

## АСИММЕТРИЯ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА И СТРУКТУРНАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ВОСТОЧНОЙ ГЕРМАНИИ (1991-2001 гг.)

Транспортное машиностроение всегда относилось к числу приоритетных отраслей обрабатывающей промышленности. Среди отраслей транспортного машиностроения – автомобильная промышленность является неким индикатором экономического благополучия государства, своеобразной лакмусовой бумажкой привлечения инвестиций. Индустриальное развитие многих европейских стран, так или иначе, концентрировалась на производстве и совершенствовании транспортных средств.

Автомобилестроение, как отрасль обрабатывающей промышленности родилось в Германии. Немцы по праву гордятся тем, что такие выдающиеся инженеры как Карл Бенц, Готтлиб Даймлер, Вильгельм Майбах стояли у истоков создания «самодвижущихся повозок», а жена Карла Бенца – Берта Бенц, своим первым автомобильным путешествием в мире Мангейм-Пфорцхайм сумела убедить скептиков<sup>1</sup> в перспективе развития автомобилестроения.

В рамках отдельной статьи очень сложно проанализировать эволюцию целой отрасли. Авторы поставили конкретную задачу: выявить изменения, которые произошли на востоке Германии в автомобильной промышленности в результате объединения страны. Общеизвестно, что 3 октября 1990 г. произошло объединение Западной Германии (ФРГ) и Восточной Германии (ГДР) в единое государство. Впервые в мире происходил эксперимент «политического и экономического поглощения» страны с рыночной моделью хозяйствования, страну с планово-административной экономикой. В данном случае следует подчеркнуть, что экономика вообще и материальное производство бывшей Германской Демократической Республики в частности испытало *системную и структурную трансформацию*, не исключением стала и автомобильная промышленность Восточной Германии. Определяя хронологические рамки исследования можно отметить, что за период 1991-2001 гг. произошли основные структурные и региональные изменения в автомобильной промышленности новых федеральных земель ФРГ. К числу наиболее ярких тенденций функционирования указанной отрасли можно отнести сохраняющуюся со времен ГДР *асимметричность* территориальной организации

---

<sup>1</sup> Появление во второй половине XIX века автомобиля на улицах немецких городов не вызвало энтузиазма у обывателей. Причиной тому служили несовершенство двигателей, узкие улицы европейских населенных пунктов препятствовали движению нового транспортного средства. Подавляющее большинство горожан воспринимали автомобиль как транспортное средство исключительно для богатых людей. Другими словами общественное мнение и транспортная инфраструктура Германии второй половины XIX века оказались не готовы принять автомобиль и существовала точка зрения, что альтернативе лошадиной повозке нет и быть не может. Справедливости ради, следует отметить, что бургомистры немецких городов выступали на позициях развития автомобилестроения, т.к. затраты на уборку улиц от лошадиного навоза составляли значительные суммы городских бюджетов.

производства автомобилестроения Восточной Германии. В географическом отношении просматривается территориальная дифференциация размещения автомобильной промышленности, проявляющаяся в полном отсутствии центров производства на севере новых федеральных земель ФРГ и высокой концентрацией на юге. Это наглядно проявляется в размещении важнейших центров автомобилестроения в таких федеральных землях как Саксония и Тюрингия<sup>2</sup>. За указанный период исследования в Восточной Германии не возникло новых центров автомобилестроения в «депрессивных» федеральных землях: Мекленбург-Передняя Померания и Саксония-Ангальт<sup>3</sup>, а на территории федеральной земли Бранденбург (г. Людвигсфельде) находится всего один сборочный завод по производству автобусов «Мерседес».

Анализируя факторы размещения автомобильной промышленности в мире, исследователи всегда обращают внимание на взаимообусловленность и взаимодополняемость историко-географического<sup>4</sup> и транспортного факторов в создании подобного типа производств. В нашем случае генезис и развитие восточногерманского автомобилестроения представляет собой уникальный пример взаимодействия принципа историзма, когда на рубеже XIX – XX вв. в Саксонии создавались первые автомобильные заводы Августа Хорьха и транспортно-географического фактора, когда в период функционирования планово-административной системы хозяйствования Германской Демократической Республики формировались связи по комбинированию кооперированию между производителями автомашин «Трабант» и «Вартбург» со своими поставщиками комплектующих деталей и узлов на территории стран Совета Экономической Взаимопомощи<sup>5</sup>.

В процессе рыночных преобразований на востоке Германии фактически заново создавались новые предприятия по изготовлению автомобилей. Если попытаться систематически проанализировать процесс *структурной трансформации* автомобильной отрасли, то можно разделить вновь появившиеся предприятия по различным индикаторам в процессе их образования. Систематизация основана на очевидных результатах трансформации бывших народных комбинатов ГДР в современные капиталистические формы производства.

---

<sup>2</sup> В период функционирования планово-административной экономики ГДР эти регионы в территориальном разделении труда специализировались в производстве продукции транспортного машиностроения. Этому способствовала исторически сложившаяся высокая концентрация промышленного производства в Саксонии и Тюрингии. Не случайно Саксонию традиционно относили к классическим старопромышленным районам.

<sup>3</sup> Мекленбург-Передняя Померания всегда оставался наиболее отсталым регионом Германии с момента образования единого государства в 1871 году. Сохраняющаяся долгий период специализация на производстве сельскохозяйственной продукции не оставляла шансов на быстрое индустриальное развитие в XX веке. Аналогично и Саксония-Ангальт представляла собой «промежточную субстанцию» между аграрным и промышленным развитием территории. Как следствие, к началу XXI века эти регионы Восточной Германии оказались вне сферы внимания транснационального капитала определяющего развитие автомобильной промышленности мира.

<sup>4</sup> Такие регионы мира как: Баден-Вюртемберг (ФРГ) и Мичиган (США), как и более века назад остаются «центром принятия решений» автомобильной промышленности Европы и Северной Америки.

<sup>5</sup> В рамках «социалистического разделения труда» многие восточноевропейские страны были связаны между собой поставками комплектующих деталей и узлов практически во всех отраслях машиностроения. Распад СЭВ автоматически привел к стагнации многих известных производителей автомобильной промышленности Восточной Европы: «Икарус» (Венгрия), «Татра» (Чехия), «Вартбург» (ГДР).

В образовании новых предприятий, специализирующихся на производстве продукции транспортного машиностроения Восточной Германии можно выделить два типа:

### ***1. Создание филиалов «западных поставщиков»***

К такому типу предприятий можно отнести завод компании «Адам Опель» в Айзенахе. После объединения Германии в 1991 г. в Тюрингии встал вопрос: какие из расположенных здесь производственных подразделений бывших автомобильных предприятий могли бы быть переданы новому филиалу АО «Адам Опель» (т.е. в частности 10 тыс. занятых на Вартбургском заводе) и какие заводы-субпоставщики должны быть сохранены или заново созданы (примерно 30 тыс. занятых в регионе и примерно 60 тыс. в Тюрингии).

Следует отметить, что «Опель» в Айзенахе был задуман исключительно как сборочный завод (выпуск наиболее популярной модели «Опель Корза») с производством менее 30% от объема производства на подобных сборочных заводах японских автомобильных фирм-изготовителей. Там не было бы других производственных сфер, никаких научно-исследовательских отделов, а отделы снабжения, материально-технического обеспечения, контроля за качеством были бы значительно сокращены.

Очевидно, что на решение совета директоров АО «Адам Опель» разместить новый механосборочный завод в Айзенахе повлиял ряд факторов. С точки зрения стратегической перспективы, перед «Опелем» стояли некоторые задачи:

- Освоить рынок сбыта в Восточной Германии и Центрально-Восточной Европе, причем обратить внимание на среднесрочный спрос на автомобили среднего класса;
- Основать новое место размещения производства (standort фактор) и использовать его конкурентные преимущества: большое количество квалифицированной рабочей силы, со специализированными знаниями в автомобилестроении, благоприятную инфраструктуру и поддержку Федерального правительства ФРГ предпринимателям, осуществляющих инвестиции в Восточную Германию;
- Наконец, в благоприятных местных условиях использовать «стратегию трансплантации», которая была бы образцом для планируемых по всему миру филиалов предприятия <sup>6</sup>.

Можно отметить, что к концу 90-х гг. XX века эти и другие цели айзенахского «Опеля» были в целом достигнуты. «Материнское» предприятие в Рюссельхайме и ряд заводов «Опеля» в Западной Европе являются прямыми поставщиками системных компонентов, которые были расположены в 24-часовой зоне доступности непосредственно от сборочного завода в Айзенахе. Наряду с поставщиками, непосредственно связанными с «Опелем», эти заводы играли определенную роль в формировании стратегии мировых концер-

---

<sup>6</sup> Данный автомобильный завод в Айзенахе стал лучшим (своеобразная «школа передового опыта») технологическим заводом компании «Адам Опель» среди других предприятий компании. Парадоксально, но факт, что восточногерманский «Опель» по своим технологическим параметрам оказался современнее своих западногерманских и западноевропейских «братьев». Традиционно молодые менеджеры компании «Адам Опель» обязаны были пройти производственную практику в Айзенахе.

нов на восточногерманском рынке. Кроме этого, на заводе «Опеля» в Айзенахе должны были быть апробированы новые концепции технических смычек и сетей и, естественно, новая организационная и кадровая политика. В этом смысле они играли важную роль в региональной конкуренции среди поставщиков. Хорошую базу для региональной конкуренции создавала высококвалифицированная и заинтересованная рабочая сила с бывших народных комбинатов ГДР. При наборе основного персонала особую роль играла способность к переквалификации, для того чтобы в будущем, в случае расширения предприятия, можно было располагать высококвалифицированным коллективом.

Поскольку речь идет о создании новых предприятий в пределах «автомобильных столиц» бывшей ГДР, старое наследие преодолевать не приходилось ни в отношении персонала, ни в отношении зданий и территории предприятий. Эти предприятия создавались на принципиально новой технологической базе, с современным производственным и сборочным оборудованием.

Обеспечение капиталом и финансовые возможности в данном случае зависят от решений и стратегии материнского концерна<sup>7</sup>. Использовались различные формы финансовой поддержки: инвестиции и подобные мероприятия, которые являлись также стимулом для «реанимации» восточногерманских автомобильных заводов.

## ***2. Скупка существующих предприятий западными субпоставщиками.***

Принципиально иная ситуация, нежели на новых предприятиях сложилась там, где предприятия, в прошлом являвшиеся комбинатами или частями госпредприятий, встали или хотели встать на путь самостоятельности.

В этой категории существуют предприятия, которые были рано или поздно были скуплены западными предприятиями той же отрасли транспортного машиностроения и продолжали работать уже в качестве их филиалов. Как правило, такая продажа форсировалась руководством, и ей предшествовало изменение структуры управляемых предприятий: в рамках краткосрочных критериев рентабельности были урезаны те производственные и функциональные области, которые не давали непосредственной продукции, что позже часто оказывалось невыгодным. Число персонала различным образом сокращалось до размеров, которые соответствовали ожиданиям покупателя, который должен был гарантировать руководству определенное число рабочих мест.

После продажи структурные изменения не завершались. Новые собственники могли избирательно использовать имеющийся потенциал при подборе персонала, выбору технологических инноваций, в приобретении земельных участков и недвижимости, но использование этих ресурсов было ограничено, и им пришлось преодолевать старые проблемы. По-другому, нежели на новых предприятиях, например, происходило формирование штата - значительно была сокращена численность персонала, поощрялась миграция западных немцев на ключевые позиции, как в управлении, так и в производственном процессе. Несмотря на то, что большинство предприятий прошли процесс адаптации при помощи старых связей с западными партнерами (например, на некоторых из них западные автомобилестроители провели аудит),

---

<sup>7</sup> Контрольный пакет акций «Адам Опель» принадлежит компании «Дженерал Моторс» (США).

затраты на модернизацию были достаточно высоки. Особенно это было справедливо в том случае, когда в рамках стратегии концерна эти филиалы должны были являться экспериментальным полем для проверки новой организационной политики или образцовыми предприятиями, чтобы стимулировать внутреннюю конкуренцию.

Для примера такого типа предприятия можно привести строительство концерном «Фольксваген» нового автомобильного завода в Мозеле под Цвиккау. Это предприятие (впоследствии получило название «Фольксваген Саксония – Фольксваген АГ»<sup>8</sup>. В 1990 г. «Sachsenring Automobilwerke Zwickau GmbH» («Саксонский автомобильный завод Цвиккау ГмбХ») прекратил производство автомобилей «Трабант». Данный завод был куплен и переоборудован исключительно для сборки автомобилей «Фольксваген». Его владельцами стали «Sächsische Automobilbau GmbH» вместе с Попечительским советом (Treuhandaanstalt) и концерн «Фольксваген АГ», обладающие соответственно 87,5% и 12,5% акций данного предприятия<sup>9</sup>.

Построив новый завод в Мозеле (выпуск наиболее популярных в Германии автомашин марки «Фольксваген Гольф»), концерн «Фольксваген» намеревался не только расширить свои производственные мощности для возрастающего восточногерманского и восточноевропейского рынка, но также и сохранить международную конкурентоспособность своей новой производственной структуры посредством повышения производительности и снижения затрат на производство. Такие параметры, как снижение затрат на производство и повышение производительности, были непосредственно связаны с заводами-поставщиками. Применение «тонких» программ производства влекло за собой строительство мощных предприятий – *поставщиков на расстоянии не более 50 км от самого сборочного предприятия*. Это в свою очередь позволяло избежать расходов на транспортировку и хранение. Поставщики обеспечивали сборочное предприятие «Фольксваген» не только отдельными частями, но и модулями (modular sourcing), при этом поставка производилась сразу на конвейер (just-in-time), что также избавляло «Фольксваген» от складских расходов.

Учитывая преимущества этой производственной стратегии, концерн «Фольксваген» поддерживал строительство эффективных заводов-поставщиков на территории новых федеральных земель. К концу 1992 г. всего было открыто 87 предприятий-поставщиков с количеством занятых 12,5 тыс. человек, 45 из них находились в Саксонии и 24 в Тюрингии<sup>10</sup>. Также в непосредственной близости от нового завода «Фольксваген» в Глаухау, Мееране, Мозеле, Штольберге и в Цвиккау были размещены специализированные предприятия по производству высококачественных комплектующих деталей. В Хемнице расположился завод по производству моторов, который в середине 1991 г. вышел из состава «Баркас ГмбХ». Этот завод рассматривался как будущий поставщик моторов в Мозель. На этом предприятии еще с 1988 г. в рамках созданного совместного предприятия (joint – ventures) быв-

<sup>8</sup> Schroeder E.-J. Die wirtschaftliche Erneuerung der sächsischen Automobilindustrie in der Raumordnungsregion Zwickau – Plauen // Petermanns Geographische Mitteilungen. 138. 1994. N 2. S. 79

<sup>9</sup> Ibidem.

<sup>10</sup> Ibidem.

шего «IFA-Kombinat PKW» и «Фольксваген АГ» производились моторы по лицензии «Фольксваген-Моторен» как для «Вартбурга», «Трабанта», так и для концерна «Фольксваген». В 1996 г. на бывшем Вартбургском заводе в Айзенахе с количеством занятых 200 человек стали производиться головки цилиндров<sup>11</sup>.

Также к данному типу предприятий можно отнести заводы «Neoplan Omnibus GmbH Ehrenhain» («Неоплан Омнибус ГмбХ» в Эренхайне) и «Neoplan Omnibus GmbH Plauen» («Неоплан Омнибус ГмбХ» в Плауэне). Эти предприятия имели узкую специализацию по сборке автобусов. «Neoplan Omnibus GmbH Ehrenhain» («Неоплан Омнибус ГмбХ» в Эренхайне) был основан 12 июля 1990 г. 24% акций данного предприятия принадлежало «Gottlob Auwärter GmbH» («Готтлоб Ауэртер ГмбХ»), который с 1935 г. занимался изготовлением автобусов в Штутгарте. После выплаты всех долгов в строительство современной фабрики было инвестировано 8 млн. DM. Как и на предприятии «Фольксваген» в Мозеле, на заводе в Эренхайне происходила только сборка автобусов. Предприятия-поставщики располагались около сборочного завода. Таким поставщиком стал открывшийся в Берлине в 1991 г. филиал, поставлявший каркасные конструкции<sup>12</sup>.

Завод в Плауэне был основан 6 декабря 1991 г. «Gottlob Auwärter GmbH» («Готтлоб Ауэртер ГмбХ») принадлежало 76% акций. Остальные 24% распределялись между тремя соруководителями предприятия. В саксонский завод было вложено инвестиций на сумму 25 млн. DM, что позволило к 1992 г. приравнять завод в Плауэне по таким критериям, как объем производства и конкурентоспособность, к остальным заводам «Неоплана», расположенных на территории Германии (Штутгарт, Берлин, Эренхайн, Регенсбург). Сотрудничество обоих восточногерманских заводов «Neoplan Omnibus GmbH Plauen» («Неоплан Омнибус ГмбХ» в Плауэне) и «Neoplan Omnibus GmbH Ehrenhain» («Неоплан Омнибус ГмбХ» в Эренхайне) с поставщиком в Берлине позволило увеличить производительность и избежать дополнительных транспортных расходов.

В итоге активная инвестиционная политика в отношении предприятий в Эренхайне и Плауэне позволили к середине 90-х гг. группе предприятий «Неоплан» увеличить сбыт до 600 автобусов в год в новых федеральных землях и занять ведущее положение на рынке (40%). С региональной точки зрения, дочернее предприятие в Плауэне с количеством занятых 200 человек (1995 г.) вело к диверсификации индустриальной культуры, а учреждение дочернего предприятия в Эренхайне с количеством занятых 150 человек (1995 г.) предоставило возможность преодолеть структурные проблемы в Восточной Тюрингии.

Таким образом, предприятия «Фольксвагена» и «Неоплана» не были заводами, которые начинали с нуля. Предприятия в процессе трансформации опирались на уже существующие восточногерманские производственные площади, которые были куплены западногерманскими концернами, впоследствии технически усовершенствованы и переоборудованы исключительно для изготовления автомобилей «Фольксваген» или автобусов «Неоплан». Производственные стратегии концернов дали импульс экономического подъ-

<sup>11</sup> Ibidem. S.79-80

<sup>12</sup> Schröder E.-J. Die wirtschaftliche Erneuerung der sächsischen Automobilindustrie in der Raumordnungsregion Zwickau – Plauen // Petermanns Geographische Mitteilungen. 138. 1994. N 2. S. 80

ема Юго-Западной Саксонии. В первую очередь это имело значение для экономического подъема в районе Цвиккау, на территории которого располагалось 71 предприятие (сентябрь 1992 г) с общим количеством занятых в промышленности 16 000 человек<sup>13</sup>.

Благодаря присоединению к западным концернам эти предприятия сделали первый шаг по внедрению в сеть предприятий-поставщиков и таким образом выжили, несмотря на сильное снижение производственных мощностей. Однако большинство предприятий оставалось в составе концернов на заниженных ролях и в большей степени, чем новые предприятия, находились в зависимости от стратегии концерна в отношении сбыта и региональной политики.

### ***Итоги структурных и региональных преобразований в автомобильной промышленности Восточной Германии.***

Несмотря на миллиардные инвестиции «Опеля», «Фольксвагена» и «Неоплана», бывший центр автомобильной промышленности ГДР – Айзенах, а также автомобильная промышленность и индустрия поставок комплектующих для автомашин в Тюрингии в целом потеряли примерно 20% рабочих мест, что соответствовало среднему показателю всей восточногерманской промышленности. В Айзенахе сохранилось около 6 тыс. рабочих мест, а в Тюрингии в целом – около 8 тыс. мест, которые непосредственно были связаны с автомобилестроением и индустрией поставок в узком смысле слова. Таковы приблизительные оценки, точные числа подсчитать трудно. Это количественный результат. Что же касается качественного, то можно констатировать, что, хотя эти рабочие места принадлежали высококвалифицированным сотрудникам, о совершенно новом промышленном потенциале не могло быть речи. *Рассмотренные предприятия и их поставщики не располагали инновационными научными разработками в самом месте производства.* За некоторыми исключениями другие стратегически важные ключевые области (закупки, сбыт, техническое обеспечение и др.) также находились в ведении головных предприятий концернов. Одновременно это подразумевало большую степень зависимости от их стратегии в отношении сбыта и места производства. Немногие оставшиеся самостоятельными восточногерманские предприятия – если их вообще еще можно было отнести к сектору поставщиков автомобильной промышленности – находились скорее на периферии сети поставщиков или на нижних уровнях иерархии в этой области. Несмотря на то, что создание заводов в Айзенахе, Мозеле, Эренхайне и Плауэне прямым и косвенным образом повлияло на уровень занятости<sup>14</sup>, в качественном и количественном отношении ожидания восточногерманских предприятий оправдались не в полной мере.

С точки зрения западного капитала и задействованных западных предприятий, процесс трансформации прошел достаточно успешно: в начале - широкомасштабное обесценивание капитала и «уничтожение» нерентабельных и технологически устаревших производственных мощностей бывшей ГДР, затем - возможность широкого выбора не востребуемых ресурсов и, наконец, интеграция производственного потенциала в вышестоящие управленческие стратегии. *Для затронутых реструктуризацией восточногерманских предпри-*

<sup>13</sup> ibidem.

<sup>14</sup> Одно рабочее место в автомобильной промышленности автоматически создает три рабочих места в смежных отраслях.

*ятий и их персонала это был скорее тяжелый и неоднозначный процесс утраты иллюзий, в котором было много проигравших и совсем немного победивших.*

Но Тюрингия и Саксония в течение этого процесса не полностью потеряли свое положение как автомобилестроительный регион; с чисто статистической точки зрения, доля автомобильных предприятий и предприятий-смежников в сильно сократившемся производстве, тем не менее, осталась почти прежней. Небольшие шансы выжить малых и средних восточногерманских предприятий как самостоятельных производственных единиц объяснялись не только механизмом рыночной экономики и большими возможностями политического влияния концернов. Они связаны также с основополагающим принципом оказания экономической поддержки и в целом государственного влияния на процесс преобразований. Начиная с политики приватизации на основе опекунского управления, этот принцип почти для всех форм экономической поддержки (субсидии, предоставление кредитов, налоговые льготы и т.д.) был таков: критерием для государственного вмешательства и оказания поддержки являлся размер абстрактной рентабельности предприятия, который служил как предпосылкой для помощи, так и целевой перспективой.

При разделении старых комбинатов и народных предприятий (VEB) после объединения Германии производственные единицы были разрушены, а затем часть из них была вновь собрана воедино с главной целью: как можно быстрее получить экономически эффективные и конкурентоспособные предприятия. Сначала происходило широкомасштабное свертывание производственных мощностей, и шел поиск рентабельных областей на оставшихся подразделениях предприятий. Это происходило независимо от существовавших до этого производственных связей и налаженных отношений. С закрытием прежнего комбината старые отношения с клиентами и заказчиками, как правило, переставали существовать; речь шла о том, чтобы какой-либо товар – в основном из старого ассортимента с определенными изменениями – сделать конкурентоспособным и найти для него каналы сбыта. Чаще всего это выражалось в поисках партнера, покупателя или инвестора для всего предприятия. Чтобы сделать производство привлекательным для капитала, необходимо было как можно скорее сформировать рентабельную производственную структуру, что означало избавиться от непродуктивных элементов предприятия и ограничиться развитием самого вероятного успешного производственного подразделения. Старая система поставок была разрушена, а новая – кроме смутных надежд на вышеназванных предприятиях – фактически еще не существовала. В этой ситуации усилилась своеобразная поддержка в виде системы доверительного управления и назначенных им экспертов, а также в виде других мер государственной помощи. Вместе с этим усилилось принуждение к реструктуризации, которая проводилась в кратчайшие сроки и поэтому была недальновидной: речь шла только о выживании, неважно каким образом и с какими дальнейшими перспективами.

Предприятия Айзенаха и региона Цвиккау-Плауэн, стремившиеся выйти на рынок и их коллективы вынуждены были очень скоро осознать, что иллюзия рыночной экономики оказалась фиктивной: рынка не было, а на его месте была стабильная, прочно увязанная воедино система поставщиков, доступ в которую без поддержки со стороны сильных конкурентов с Запада был закрыт. *Рыночные*



*отношения и конкуренция в автомобильной и смежных с ней промышленных отраслях существовали, но не на региональном уровне между небольшими предприятиями, а на уровне транснациональных автомобилестроительных компаний, концернов-поставщиков и многоуровневых предпринимательских сетей на мировом рынке. На этом фоне все попытки отдельных предприятий самостоятельно выжить в условиях рынка были обречены на провал. Единственной надеждой стало превращение в дальнейшем в филиалы западных поставщиков. Как уже было показано, это удалось лишь немногим предприятиям. Остальные были либо ликвидированы с самого начала, либо потерпели неудачу позже. Оставшийся потенциал (особенно трудовые ресурсы) стал основой для проникновения в регион западных компаний, которые получили там очень благоприятные предпосылки для развития. Курс приватизации, особенно строгий в Тюрингии, существенно повлиял на сегодняшнюю картину автомобильной и смежной с ней промышленности: радикальный процесс трансформации и модернизации и высвобождение ненужной рабочей силы привел к тому, что в г. Айзенахе (Западная Тюрингия) сохраняется достаточно высокий показатель безработицы. С глобальной точки зрения, это являлось “нормальным” и закономерным процессом развития, когда новейшие технологии, автоматизация и компьютеризация «высвобождают» ненужную рабочую силу. Местные же предприятия и их персонал очень болезненно переживали превращение из прежнего центра автомобильной промышленности в автомобилестроительный придаток, находящийся в полной зависимости от внешних факторов, и связанный с этим тяжелый процесс сокращения.*

Перевод экономики бывшей ГДР в рамки рыночной системы Запада оказался процессом беспрецедентным, сложным и значительно более дорогостоящим, чем представлялось на начальном этапе объединения. Следует учитывать, что после объединения Германии в 1990 г. друг другу противостояли не только две различные экономические системы, но и результаты различного хода событий, процессов индустриализации, которые нашли свое выражение в отчетливых структурных несоответствиях предприятий.